

L'inchiesta

ROBERTO ROSSI

ROMA

In queste pagine vi mostreremo alcune foto inedite del carrello sviato a Viareggio. Purché revisionato presenta una coltre di ruggine. Avrebbe dovuto essere, invece, verniciato. La Procura di Lucca sospetta che la revisione non sia mai avvenuta. E che le Fs avrebbero dovuto bloccare quel treno. Questa la storia.

Tutto ruota attorno a tre incomprensibili e maledette parole: «Procedura di cabotaggio». Per sapere perché la notte del 29 giugno 2009 l'asse del carro cisterna numero 3380 781 8210-6 cedette di schianto causando il deragliamento del treno merci Treca-te-Gricignano, 32 vittime, un numero enorme di feriti e una cicatrice profonda alla città di Viareggio, per conoscere chi avrebbe potuto evitare quell'incidente e perché non lo ha fatto, per capire perché la responsabilità debba ricadere anche su Trenitalia e, dunque, sulle Ferrovie dello Stato, per gestire tutto questo, insomma, prima bisogna aver chiaro il significato di quelle tre incomprensibili e maledette parole.

Secondo una definizione utilizzata dalla Procura di Lucca, che in questi giorni ha in corso due incidenti probatori, il cabotaggio altro non è che l'utilizzo della rete ferroviaria da parte di materiale rotabile immatricolato all'estero e che circola da e per stazioni italiane, in altre parole utilizzato per il trasporto interno. E qualsiasi cosa si muova nella nostra rete ferroviaria ed è forgiato fuori confine (a meno che non sia francese o tedesco) deve essere controllato. Anche i carri cisterna utilizzati per il trasporto di materiale pericoloso. Che sono sottoposti, poi, a una procedura particolare emanata l'8 luglio 2003. Si chiama proprio «Procedura operativa per la messa in servizio sulla rete ferroviaria italiana di contenitori cisterna e carri cisterna utilizzati per il trasporto di merci pericolose». In gergo «Procedura di Cabotaggio».

Si parte da qui.

Certificati. Il carro cisterna sviato a Viareggio trasportava un carico di gas propano liquido ed era stato prodotto in Polonia dalla fabbrica Dec di Varsavia. Dunque doveva essere controllato e sottoposto alla Procedura di Cabotaggio. Chi aveva il compito di chiedere il controllo? «L'Impresa Ferrovia-



Spaccato L'asse del carrello, in gergo sala montata, privo della "boccola" pieno di «ruggine diffusa». Era stato revisionato 8 mesi prima

«Danni da corrosione» Viareggio, il mancato controllo di Trenitalia

Ecco le carte con le quali la Procura di Lucca sta svolgendo gli incidenti probatori L'asse del carrello che si spezzò aveva «ruggine diffusa». Dubbi sulla revisione Gatx Se le Fs avessero rispettato le norme la lesione «avrebbe dovuto essere notata»

ria». Nel caso in questione «Trenitalia Divisione Cargo». E chi doveva fare il controllo? Il «Ce.s.i.fer» (Certificazione sicurezza imprese ferroviarie) una struttura deputata alla sicurezza allora dipendente da Rete Ferroviaria Italiana oggi gestito da un organo indipendente l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (Ansf).

Trenitalia presentò la richiesta di ispezione qualche mese prima

dell'incidente. Ma solo per la cisterna non per tutto il carro. La domanda fu inoltrata al «Ce.s.i.fer». La prova di tenuta del serbatoio, si legge nella meticolosa relazione dell'ufficiale giudiziario Angelo Laurino, fu redatta dal capo tecnico di Rete Ferroviaria Italia Sergio Bailoni il 19 febbraio del 2009. Che cosa controllò Bailoni? Solo la parte superiore del carro. E cioè solo la cisterna. Non per sua negligenza, ma su precisa ri-

chiesta di Trenitalia. Che esclude dai controlli la parte inferiore e cioè i carrelli, la struttura, i freni ed gli organi di aggancio.

Era tenuta a farlo? Era tenuta a controllare anche il resto? Secondo la «Procedura di Cabotaggio», sì. Al punto II.4.3, si legge: «Il tecnico ispettivo (...) accertate le condizioni di manutenzione del carro, lo stato di conservazione del serbatoio (...) certifica (...) la conformità del carro